

Al trasladar su capital al centro del país, Brasil ha realizado un viejo sueño nacional gracias al entusiasmo de un presidente, que prometió acabar su mandato en la nueva sede. El 21 de abril de 1960, tres años después de la colocación de la primera piedra y en la fecha exacta fijada, la ciudad de Brasilia (nombre que prevaleció frente al de Vera Cruz) ha sido inaugurada. Es ya una realidad lo que aún hace poco tiempo parecía a tantos ilusión y utopía.

Este antiguo proyecto tiene por fin responder a las necesidades crecientes de la nación de acondicionar las vastas regiones del interior, apenas pobladas y desaprovechadas en cuanto a sus posibilidades naturales, encauzando hacia ellas la inmigración, aumentando las posibilidades económicas del país y abriendo al mercado y al progreso técnico nuevas y fértiles tierras brasileñas, que, pobres en mano de obra, viven cerradas sobre sí mismas. El traslado de la capital al interior desplazará parte de la población, concentrada en el litoral, hacia las regiones del Oeste. Brasilia puede, pues, considerarse como una vía abierta por el Estado brasileño destinada a atraer y dirigir las emigraciones humanas. Por otra parte, el traslado tiene por objeto reforzar la unidad del país, y ganar para su gobierno un clima político de mayor serenidad, lejos de las pasiones de la gran urbe cosmopolita de Río, pareciendo seguir lo que ya en 1810 escribiera Veloso de Oliveira acerca de que las deliberaciones del Gobierno deberían estar "libres del continuo bullicio de la confusa aglomeración de gente".

Con la creación de Brasilia asistimos a una interesantísima experiencia de Geografía política y humana, comparable a la que en su día supuso la remoción de la capital australiana de Melbourne a Canberra. Dentro del propio Brasil, aunque a escala regional, pueden mencionarse los precedentes de Belo Horizonte, fundada en 1897 para sustituir a Ouro Preto como capital del estado de Minas Gerais, y Goiânia, nueva capital del estado de Goiás, en 1933. La experiencia merece ser seguida de cerca por los geógrafos, y, por lo pronto, la consideración de los motivos que han determinado su traslado y su nuevo emplazamiento debe atraer su interés.

La Geografía y los geógrafos han tenido su parte en la elección del lugar de la nueva capital, en la discriminación de los factores natu-

rales y humanos capaces de garantizar la vida y futuro desarrollo de Brasilia.

Entre los motivos iniciales, la necesidad sentida de una penetración en el interior para acelerar la marcha hacia el Oeste y la colonización de la meseta aparece ya en 1789 cuando por primera vez se esbozaba la constitución de Brasil como nación libre. En 1823, el patriarca de la independencia, José Bonifacio de Andrada, expuso su proyecto para fundar la nueva capital, cuyo nombre anticipó, en el interior del país, en el estado de Goias, basándose en las mismas razones y añadiendo las de la estrategia defensiva. En la primera Constitución republicana de 1891, una gran mayoría parlamentaria apoyó la idea de la transferencia. Desde entonces todas las constituciones consideraron la idea y en 1892 llegó a formarse una expedición oficial que, bajo la dirección del astrónomo Cruls, delimitó un rectángulo de 50.000 Km² y presentó un informe con vistas al emplazamiento de la futura capital. La instalación en la meseta, en el "planalto central", estaba decidida. A las razones aducidas se añadía ahora la de acercar la capital a las regiones del Norte, menos desarrolladas y progresivas que las del Sur; una razón climática de salubridad por la que, renunciando a la centralidad geográfica, se escogió la parte más elevada de la meseta, y la de su coincidencia con el centro de dispersión de las aguas de las tres principales cuencas hidrográficas del país, en lo cual el geógrafo brasileño Macedo Soares reconoce el influjo de las ideas de Buache y la estimación hecha en el siglo XVIII, cuyo eco tal vez no se ha extinguido totalmente en nuestros días de las cuencas hidrográficas como regiones naturales.

Pero hasta 1946 no se decidió definitivamente el desplazamiento de la capital, emprendiéndose entonces nuevos y serios estudios científicos con el fin de determinar su exacto emplazamiento. Se instituyó una Comisión con una "sección especializada en estudios geográficos", que señaló en el mapa ocho regiones que ofrecían posibilidades y debían ser estudiadas directamente, las cuales quedaban comprendidas entre los 13° y los 20° de latitud Sur y los 46° y los 50° de longitud Oeste. Los trabajos fueron realizados por dos expediciones: una, dirigida por el geógrafo francés F. Ruellan, encargada de estudiar en los ocho puntos los mejores emplazamientos posibles; la otra, bajo la dirección del brasileño M. F. de Macedo Soares Guimaraes, con objeto de estudiar en general la parte Sureste de la meseta, o sea, los factores de situación. Ruellan publicó una comunicación de los resultados de sus trabajos, en 1948, en el *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, y posteriormente, en 1949, Macedo publicó la suya en el mismo boletín.

El estudio de Macedo confirma la elección del Sureste de la meseta,

pero renunciando al principio de la centralidad como nudo hidrográfico, a las razones estratégicas que la guerra moderna ha dejado sin valor, y a la propia eficacia colonizadora de la capital. Por razones puramente administrativas y políticas adopta el criterio de la centralidad, pero no geométrica o territorial, sino demográfica, teniendo en cuenta no la distribución actual de la población, sino las posibilidades presumibles para el futuro y partiendo del principio de que la meseta no estará nunca tan poblada como el litoral. Por otra parte, la centralidad es función del sistema de comunicaciones, todo lo cual aconseja la proximidad al litoral en un punto comunicable con el interior y con el Noreste. En conclusión, Macedo se decidía por la proximidad al Sur y por el territorio próximo a las fuentes del Paranaíba.

Sin embargo, la elección definitiva, el 24 de abril de 1955, fué favorable a una situación más septentrional, como la que representaba el tradicional "rectángulo de Cuiabá", dentro del cual la comisión técnica y los poderes gubernamentales delimitaron un área de 5.850 Km² a 900 m. sobre el nivel del mar, a 15° 47' de latitud Sur y a 47° 55' de longitud W., con una temperatura media invernal de 19° y estival de 22°, abundante en agua, vegetación y tierra agrícola, viniendo, pues, a cumplirse totalmente los viejos deseos hasta en el lugar de emplazamiento, que sido calificado de predestinado a consecuencia de una profecía atribuida a San Juan Bosco.

Para esta elección definitiva se contrataron los servicios de una firma estadounidense, que procedió por medio de la fotografía aérea, a reconocimientos parciales sobre el terreno en los puntos que se creían interesantes.

Para conocer el estado de la cuestión en aquellos momentos existe un interesante trabajo publicado en el número de julio de 1956 de la *Geographical Review*, de Nueva York, por Preston E. James y Speridiao Faissol, en el cual, además, los autores expresan un cierto temor de que el tipo de vegetación y características agrarias desarrollables en la región no sean los más adecuados para fomentar una marcha de la población hacia el Oeste.

En septiembre de 1956 fué creada la Novacap (compañía urbanizadora de la nueva capital del Brasil), Organismo dependiente del Estado, para que se encargara de la ejecución. El famoso arquitecto Oscar Niemeyer fué invitado a dirigir el Departamento de Arquitectura y suministró los proyectos de los edificios públicos.

En marzo de 1957 se abrió un gran concurso para el plano director de la nueva capital. Se presentaron más de 60 arquitectos y urbanistas brasileños. El jurado internacional, en el que figuraba el propio Nie-

meyer, eligió el de Lucio Costa, arquitecto brasileño, también de gloriosa carrera y honda influencia en el desarrollo de la arquitectura de su país.

La decisión del jurado no fué unánime, criticándose la rigidez del plano de Costa, en el cual, se decía, estaba todo excesivamente previsto y dispuesto, sin posibilidad de proporcionar alternativas ni sorpresas. Es curioso observar que lo que así se critica es la herencia racionalista



Fig. 1.—La posición central de Brasília la convierte en el nudo más importante de las comunicaciones aéreas de un país que posee el tercer tráfico comercial aéreo del mundo.

de las ideas urbanísticas de Le Corbusier, el cual, en realización pareja a Brasília, Chandigarh, la nueva capital del Punjab que está apareciendo por encargo de Nehru en las mesetas de la India, ha mantenido aún más rígidamente sus principios, de una gran claridad y sencillez, pero que adolecen efectivamente de la falta de vibración y flexibilidad propia de un esquematismo excesivamente intelectualizado y apriorístico. Podríamos decir que el plano de Brasília está dentro de la

línea de toda la arquitectura moderna brasileña, la cual se nos aparece, en cierto modo, como una interpretación libre y aligerada de una ideología y plástica que parten de Le Corbusier.

El plano de Costa goza de este esquematismo claro y fácil de comprender: un eje monumental de ocho kilómetros de largo por doscientos cincuenta metros de ancho, cruzado perpendicularmente por otro eje curvo, residencial, de seis pistas y doce kilómetros de largo, como acceso a supermanzanas residenciales rodeadas de fajas de vegetación.

Entre las ideas que han presidido la elaboración de este proyecto es interesante resaltar algunas que nos dan elementos para enjuiciar y comprender.

En primer lugar, las veces están cambiadas: no es la ciudad el resultado de una planificación regional, sino, en este caso, su causa. Es su fundación la que dará nacimiento ulteriormente al desarrollo planificado de la región.

La nueva capital no quiere Costa que sea concebida como simple organismo capaz de llenar de manera satisfactoria, sin esfuerzo, las funciones propias de una ciudad actual. No puede ser sólo "urbs", sino "civitas", con todos los atributos inherentes a una capital.

Quiere, al mismo tiempo, dotar al conjunto del carácter monumental que le corresponde. No en sentido de ostentación, sino estimulando de alguna otra manera la conciencia de su valor y significado.

La forma fundamental del plano "nace del gesto primero de quien designa un sitio o toma posesión: dos ejes que se cruzan en ángulo recto", o sea una cruz en el suelo. Uno de los ejes se curva luego, adaptándose a la topografía local, al correr natural de las aguas, a la mejor orientación.

La concepción urbanística es la unión de la más moderna técnica de las autovías "con la total eliminación de cruces a un mismo nivel y separación de circulación a distintas velocidades", con la técnica de la jardinería paisajista urbana.

El eje curvo, correspondiente a las vías naturales de acceso, tiene la función de arteria principal, con pistas centrales de circulación rápida y laterales de circulación local. El grueso de los sectores residenciales ha sido situado a lo largo de este eje.

El eje transversal "monumental del sistema" agrupa los centros cívico y administrativo, sectores culturales, de esparcimiento, de deportes, sector administrativo de la municipalidad, zonas destinadas a cuarteles, almacenes de alimentación, pequeñas industrias locales y estación de ferrocarril.

En la intersección de los ejes, lateralmente, se sitúan los bancos, edi-

ficios comerciales, empresas y comercio, y en el centro de ella una amplia plataforma libre de tráfico con los cines, teatros, restaurantes y estacionamiento.

La circulación se resuelve en este nudo en varios niveles, siendo las pistas de velocidad subterráneas. Aquí se emplazan también las estaciones terminales de líneas de autobuses urbanos y transporte de viajeros. No hay cruces a nivel.

El problema del habitat ha sido resuelto por la creación de las zonas residenciales de plano cuadrado ligadas por la masa de vegetación. Cada "cuadra" (se conserva aquí el viejo nombre legado por los colonizadores ibéricos) está prevista para unos tres mil habitantes y dotada de todos los servicios complementarios: iglesia, escuela, pequeño comercio, deportes, cine, etc., accesibles fácilmente y sin peligro por estar la circulación rodada netamente separada de la de peatones.

La realización arquitectónica de Brasilia ha sido ya suficientemente aireada como para insistir en ella. Baste decir que Niemeyer, arquitecto director general, autor de los edificios públicos y de algunos de otro género, ha querido dar en ellos una depuración y una superación de su obra anterior, excesivamente fácil y espectacular. Sin embargo, sus realizaciones en Brasilia han merecido la severa crítica del gran constructor italiano Nervi por su arbitrariedad y falta de lógica constructiva.

El conjunto urbanístico queda plenamente incluido en esa concepción, que, a lo largo de los siglos, ha dado muestras de preferir la implantación de la voluntad humana en franca antítesis con la naturaleza, despreciando la compenetración y la adaptación a ella.

Finalmente, la ciudad está rodeada de la vegetación natural y la región ha visto aumentar su belleza y atractivo (importantes psicológicamente por inevitable comparación con Río) al haber variado su configuración geográfica por la creación de un enorme lago artificial, gracias al embalse de tres ríos, mayor que la bahía de Río de Janeiro, el cual ha dado lugar en sus contornos a una nueva zona de esparcimiento y deporte, al mismo tiempo que abastece de agua a la ciudad (130 galones por habitante y día).

El esfuerzo gigantesco que ha supuesto la creación de Brasilia ha tenido sus dificultades económicas y políticas que no es del caso analizar. De quince a veinte mil personas (técnicos, obreros, comerciantes, maestros, con sus esposas y niños) han estado relacionados con esta empresa durante los tres años que ha durado. Han tenido su comunidad de casas de madera, con sus escuelas, hoteles, hospital, periódico, cine y negocios. El abastecimiento se hacía por medio de camiones que iban

y venían, resolviendo el grave problema hasta que surgiera el esperado "cinturón verde".

La misma reciente operación del traslado e instalación de la capitalidad de Río a Brasilia ha manifestado ya sus inconvenientes. Para todo el país es este un tema permanente de discusión, si bien las críticas quedan en buena parte impotentes ante una realización de tal envergadura. Quizá la habilidad de Kubitschek haya sido precipitar, contra toda prudencia, el acontecimiento, despreciando todas las dificultades económicas. El apoyo, por otra parte, ha sido entusiasta, y grande el interés despertado en todo el mundo. Las elogiosas frases, ya popularizadas, de A. Malraux, han sido repetidas por todos los propagandistas brasileños: "Lo que ante nosotros empieza a elevarse es la primera capital de la nueva civilización." "Será la ciudad más osada que jamás haya conocido el Occidente."

Los sociólogos, por su lado, ven aquí un gran experimento, el principio de una nueva conquista y el punto de partida de un Brasil no constituido exclusivamente en función de las solicitudes de un litoral aún demasiado europeo.

En cuanto al balance de inversiones actuales y beneficios futuros nos remitiremos al estudio publicado en *Industrie*, "Revue de la Fédération des Industries Belges", en enero de 1950, por el economista francés R. Boudeville. En él se ve cómo la gran nación suramericana aprovecha la ocasión para reorganizar profundamente su economía. Mediante unos cálculos basados en datos concretos, Boudeville demuestra que, debido a los fenómenos de inmigración, multiplicación y polarización, desde 1963, la construcción de Brasilia y del conjunto de vías que engendra, habrá cubierto los gastos del capital empleado y reportado aún considerables beneficios crecientes con el transcurso de los años, aún teniendo en cuenta el gran aumento de población de la ciudad, el cual está previsto de la siguiente forma:

Año	Pobl. urbana	Pobl. rural
1960	13.400	6.200
1961	32.700	9.900
1962	55.250	14.200
1970	250.000	50.000

Brasilia es hoy ciudad en marcha hacia un gran futuro. Cuenta con el aeropuerto mayor del país. Ferrocarriles y carreteras la unen con los principales centros urbanos y comerciales. Potentes instalaciones hidroeléctricas se encuentran en sus inmediaciones. Concebida como cen-

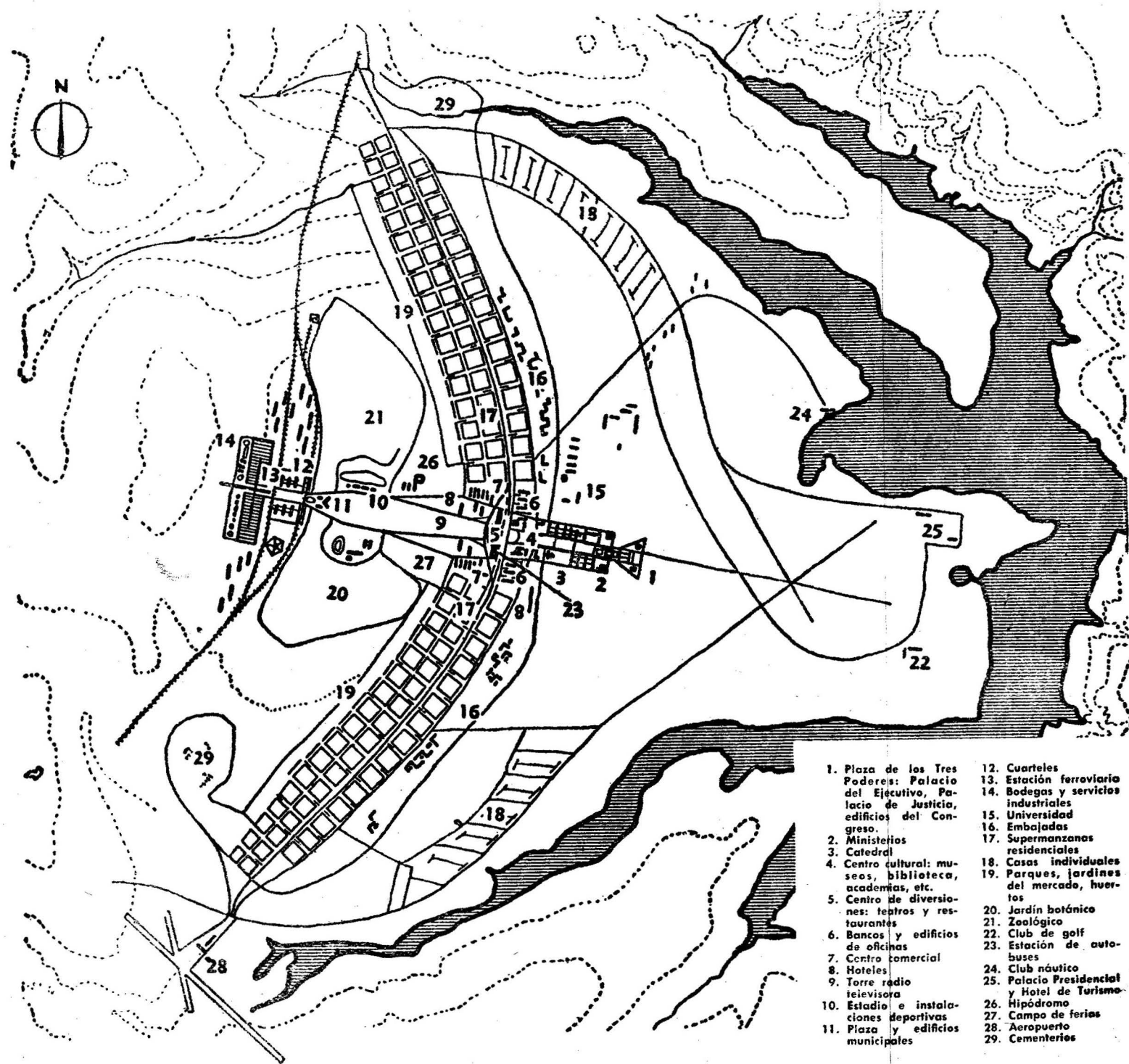


Fig. 2.—Plano de Brasilia.

tro administrativo, en la que los sectores industrial y agrícola no tienen más que un papel restringido, se limita a agrupar los Estados Mayores públicos y privados y los servicios necesarios para su vida. Es un centro de vías aéreas y terrestres que permite a la vez gobernar y valorizar el Oeste del Brasil.

Brasil ha construido su nueva capital federal realizando el antiguo deseo que Kubitschek ha sintetizado así: "Hemos vuelto nuestra espalda al mar y penetrado en el corazón de la nación."—FERNANDO DE TERÁN.